கோத்தகிரியில் பாலிடெக்னிக் பள்ளி

*37 வினா.—திரு. ஜெ. பெள்ளி கௌடர்: மாண்புமிகு கல்வி தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா:

(அ) நீலகிரி மாவட்டம், கோத்தகிரியில் பாலிடெக்னிக் பள்ளி ஆரம்பிக்கும் உத்தேசம் ஏதேனும் பரிசீலனையிலுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

State Transport Buses

*38 Q.—THIRU A. M. RAJA: Will the Hon. the Minister for Public Works be pleased to state the cost of body building for one bus in the State Transport Department?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி:

பேருந்தின் வகை	'பாடி' கட்டுவதற்குச் சராசரிச் செலவு
	ரூ.
1. சென்னை மாநகர வகைப் பேருந்து	12,870
2. வெளியூர் வகைப் பேருந்து	13,838
3. சீர்வசதி வண்டி (விரைவுப் பேருந்து)	26,270

திரு. ஏ. எம். ராஜா: இந்த பஸ் பாடிகள் எத்தனை ஆண்டுகளுக்கு உழைக்கின்றன என்பதை அரசு தெரிவிக்க முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இவைகளை பாடிகளைப் பொறுத்து மாத்திரம் வைத்துக்கொள்ளுவதில்லை. அதோடு சேர்ந்திருக்கிற 'சாஸி'யைப் பொறுத்தும், வண்டிகளினுடைய வயது கணக்கிடப்படுகிறது. இதற்கு முன்பு நான்கு ஆண்டுகள் என்று இருந்ததை ஐந்தாண்டுகள் அளவுக்கு அதிகமாக உழைப்பதற்கு அவைகளினுடைய ஆயுளைக் கூட்டவேண்டும் என்று தீர்மானம் செய்திருக்கிறோம்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: நாகர்கோயிலில் இராணித் தோட்டத்தில் அமைந்திருக்கிற அந்த ஓர்க்ஷாப்பில் ஒரு பஸ் பாடி கட்டுவதற்கு ஆகும் செலவினத்தைப்பற்றி தயவு செய்து அமைச்சர் அவர்கள் விவரம் இருந்தால் கூற முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: நாகர்கோயிலுக்கென்று தனியாக விவரம் இல்லை. நாகர்கோவியிலில் மாதமொன்றுக்குப் பத்து வண்டிகள் கட்டப்படுகின்றன. சென்னைக்கும் நாகர்கோயிலுக்கும் சிறிதுதான் வித்தியாசம். தனித்தனியாக விவரம்—சென்னையைப் பொறுத்துச் சொன்னால்—நாகர்கோயிலைப் பொறுத்து, சற்றுதான் வித்தியாசம் இருக்கும்.

1968 பிப்ரவரி 15]

திரு. சி. கிருஷ்ணமூர்த்தி : அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையில், மாடிப் பேருந்து கட்டும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் பரிசீலனையில் இருக்கிறதா? அப்படிக் கட்டவேண்டுமானால் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏற்படும் செலவு எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இப்பொழுது அப்படிப்பட்ட உத்தேசம் இல்லை.

திரு. செ. பாலசுப்பிரமணியன் : இம்மாதிரி அரசாங்க பாக்டரியில் பாடி கட்டுவதற்கு ஆகும் செலவிற்கும் தனியார்த் துறையில் பாடி கட்டுவதற்கு ஆகும் செலவிற்கும் உள்ள வித்தியாசம் என்ன? தனியார்த் துறையில் ஆகும் செலவை விட அரசாங்கத் துறையில் அதிகமா? அல்லது குறைச்சலா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஏராளமான தொழிலாளர்கள் அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதை விட்டுவிட்டு தனியாத் துறைக்கு இந்த வேலையைக் கொடுப்பதாக இல்லை. அது மாத்திரம் அல்ல. தனியார் துறையில் எவ்வளவு, அரசாங்கத் துறையில் எவ்வளவு என்று ஒப்பிட்டு கணக்கு எடுக்கப்படவில்லை. கொஞ்சம் செலவு அதிகமானாலும் இங்கிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு ஏற்படும் வகையில் இங்குதான் இந்த பாடி கட்டும் வேலை நடைபெறும்.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : இருந்தாலும், தனியார் பஸ் பாடி கட்டுவதற்கும் நாம் கட்டுவதற்கும் வித்தியாசம் இருக்கத்தான் செய்கிறது. அந்த அளவுக்கு அமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு, கட்டுபடியாகக் கூடிய அளவுக்குச் செய்ய முன்வருவார்களா? சொகுசு பஸ்ஸைப்பற்றி முன்பிருந்த அரசாங்கம் சொல்லிக்கொண்டிருந்தது. அந்த பஸ்ஸுக்கு பாடி கட்டும் செலவு எவ்வளவு ஆகும்?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : சீர்வசதி வண்டிக்கு (விரைவுப் பேருந்து) பாடி கட்டுவதற்கு ரூ. 26,270 ஆகிறது என்று சொன்னேன். தனியார் பஸ்ஸைவிட அதிகமா, குறைவா என்று உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டதனால், அதுபற்றி விளக்கம் அளிக்க விரும்புகிறேன். இங்கு பாடிகள் கட்டப்படுகிற காரணத்தால் தொழிலாளர்கள் நல்ல சலுகைகளைப் பெற முடிகிறது. ஆகவேதான் இங்கே தொடர்ந்து பாடிகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. முற்பகல் 9-30

திரு. எம். பூபதி : தலைவர் அவர்களே, இப்போதிருக்கின்ற 35 சீட்டுகள் கொண்ட துரித பஸ்களை, 45 சீட்டுகளாக உள்ள பஸ்களாக மாற்றினால் வருவாய் அதிகமாகக் கிடைக்கும் அல்லவா? அப்படி மாற்றுவதற்கு அரசு உத்தேசித்திருக்கிறதா? அதற்கு எவ்வளவு தொகை செலவாகும்?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அதுபற்றிய விவரம் இப்போது என்னிடம் இல்லை.

திரு. க. இராமமூர்த்தி: தலைவர் அவர்களே, அரசாங்கத்தினுடைய தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தின்கீழ், தனியார் துறையிலுள்ள பல பஸ்கள் ரூட்டுகளில் ஓடாமல் இருக்கின்றனவே, அவற்றை அரசாங்கம் வாங்கி எடுத்துக்கொண்டால், பஸ் பாடி கட்டும் செலவு போன்ற செலவுகள் தவிர்க்கப்படலாம் அல்லவா? அதனால் அரசாங்கத்திற்கும் செலவு குறையும் அல்லவா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பஸ்களை எடுத்துக்கொள்கிற நேரத்தில், அதனுடைய இயந்திரங்கள் எப்படி இருக்கின்றன என்று பார்க்காமல் எடுத்துக்கொள்ள முடியாது. பஸ் பாடிகள் வேண்டுமானால் நன்றாக இருக்கலாம் இயந்திரங்கள் நன்றாக இருக்காது. நல்லவர்களாக இருப்பவர்கள் பஸ்களிலுள்ள இயந்திரங்களை மாற்றாமல் அப்படியே விற்று விடுவார்கள். நல்லவராக அல்லாதவர்கள் அதனுடைய இயந்திரத்தை மாற்றி, அரசாங்கத்தின் தலையில் சுமத்திவிடக் கூடும். பின்னர் அவரே, 'பார், பார், அரசாங்கத் துறையிலுள்ள பஸ் ஓடாமல் அடிக்கடி நின்றுவிடுகிறது' என்று கூறுவார்

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர்: தலைவர் அவர்களே, அமைச்சரவர்கள், 'கொஞ்சம் விலை கூடினாலும் பரவாயில்லை. அரசாங்கத் துறையில் கட்டுவதே நல்லது. ஏனெனில் தொழிலாளர்களுக்கும் வேலைவாய்ப்பு கிடைக்கும்' என்றெல்லாம் கூறினார்கள். தனியார் துறையில் முதலாளிகளா பஸ் பாடி கட்டுகிறார்கள்? அங்கும் தொழிலாளர்கள்தானே பாடி கட்டுகிறார்கள், தொழிலாளர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு தனியார் துறையிலும் கிடைக்கிறது அல்லவா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, 'இதிலே வேறுபாடு கணக்குத் தெரியாது' என்று நான் ஏற்கனவே கூறியிருக்கிறேன். தனியார் துறையில் பாடிகளைக் கட்டினால், அரசாங்கத் துறையில் இப்போதிருக்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு வேலையின்றி, அவர்கள் வேலையை இழப்பார்கள் என்றுதான் நான் சொன்னேன். மேலும், முதலாளிகள் பாடி கட்டுவதுபோன்ற கஷ்டமான காரியத்தைச் செய்யமாட்டார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம்: தலைவர் அவர்களே, பஸ்களில் பாடி கட்டுவதில் உள்ள சேஸிஸ் விலை என்ன? பர்கோ, பெட்போர்டு இவைகள் எல்லாம் முறையே டி.வி.எஸ்., சீவராஜ் கம்பெனிகளில் வாங்கப்படுகின்றனவா? விவரம் தெரிவிக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: லேலண்ட், பென்ஸ், பர்கோ முதலியவைகள் டி.வி.எஸ். மூலமாக முன்பு வாங்கப்பட்டன. மேலும் புதிதாக வாங்குவதில்லையென்று இந்த அரசு தீர்மானித்திருக்கிறது. பெட்போர்டு சீவராஜ் மூலமாக முன்பு வாங்கப்பட்டிருக்கலாம். இப்போது வாங்குவதாக உத்தேசம் இல்லை.

1968 பிப்ரவரி 15]

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: தலைவர் அவர்களே, நாகர் கோயிலில் பஸ்கள் அதிகமாக தேவைப்படுவதால், ராணி தோட்டத்திலிருக்கும் ஓர்க் ஷாப்பை மேலும் விஸ்தரிக்கும் எண்ணம் அரசாங்கத்திற்கு உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அப்படிப்பட்ட உத்தேசம் இருக்கிறது.

திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தமிழக அரசு பொறுப்பேற்றுக்கொண்டபிறகு, பேருந்துகளை அதிகமாகக் கட்டியிருக்கிறார்களா? அப்படியானால் எவ்வளவு? மேலும், ஒரு பேருந்து கட்டுவதற்காகும் செலவு சென்ற ஆண்டைவிட குறைந்திருக்கிறதா? அப்படியானால் எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, பேருந்துகள் அதிகமாகக் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால், எண்ணிக்கையைக் குறிப்பாகத் தருவதற்கு இடமில்லை.

திரு. ஆர். கருப்பையா: தலைவர் அவர்களே, அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தைப்பற்றிய கால அட்டவணை ஆங்கிலத்தில் வெளியிடப்பட்டிருக்கிறது. தமிழக அரசு, அந்தக் கால அட்டவணையைத் தமிழில் வெளியிட முன்வருமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இந்தக் கேள்விக்கும் மூலக் கேள்விக்கும் தொடர்பு இல்லை.

THIRU T. MARTIN: Sir, defective body-building leads to accidents and therefore, may I request the Hon. Minister to state whether any special technical staff has been employed by the department to supervise the body-construction?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, பாடிகள்—தமிழிலே கூடுகள்—என்று சொல்லப்படுபவைகளினால் எந்த விதமான விபத்துக்களும் ஏற்படுவது இல்லை. இயந்திரத்தில் ஏற்படுகிற கோளாறுகளினால்தான் விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. சிலசமயங்களில் டிரைவருடைய அஜாக்கிரதையினால் அல்லது வழிப்போக்கர்களுடைய அஜாக்கிரதையினால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

திரு. எம். எஸ். மணி: தலைவர் அவர்களே, எற்கனவே இருந்த அரசு, பஸ்களுக்குப் பாடி கட்டும் ஏற்பாட்டைத் தனியார் கம்பெனிகளுக்குக் கொடுத்ததன் காரணமாக பல ஊழல்கள் ஏற்பட்டன என்பது உண்மையா? அது சட்டமன்றத்தில் எடுத்துக்காட்டப்பட்டதா? அரசாங்கமே சொந்தமாக பாடி கட்டும் ஏற்பாட்டைச் செய்தது எந்த அரசு?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அந்தக் குற்றச்சாட்டு சட்ட மன்றத்தில் எடுத்துக்காட்டப்பட்டது உண்மை. அரசாங்கமே

பாடி கட்டும் ஏற்பாட்டைச் செய்தது பழைய அரசாங்கம் செய்த ஏற்பாடு. அதைத் தொடர்ந்து இந்த அரசும் செய்துவருகிறது.

திரு. க. மு. ராசகோபால் : தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது அரசாங்கம் கட்டுகின்ற பாடிகள், தனியார் கம்பெனிகளில் கட்டப் படுகின்ற முறைப்படி இல்லாத காரணத்தால், பொதுமக்கள் தங்களுடைய சாமான்களை எடுத்துச்செல்ல வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. அரசாங்கப் பஸ்களில் மேலே கம்பிகள் மட்டும் போடப்பட்டிருக்கின்றன. சாமான்கள் கீழே விழுந்துவிடுகின்றன. தனியார் பஸ்களில் இருப்பதுபோன்று இருந்தால் சமான்களுக்கு நல்ல பாதுகாப்பு இருக்கும். மேலும், பஸ் செல்லும் வழியிலுள்ள முக்கிய ஊர்களின் பெயரை இருபக்கங்களிலும் எழுதினால் பொது மக்களுக்கு மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும் அல்லவா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விடை இல்லை.

திரு. வ. ஜார்ஜ் : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கூறிய பதிலில், உள்ளூர் பஸ்களைவிட, வெளியூர் பஸ்களில் பாடி கட்டும் செலவில் சுமார் 1,000 ரூபாய் அதிகமாகிறது என்று சொன்னார்கள். அப்படி கூடுதலாகக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : பாடிகள் கட்டுவது அடித் தளத்தைப் பொறுத்த விஷயம். வெளியூர் பஸ்கள் நீண்ட நாட்களுக்கு வர வேண்டும். நீண்ட தூரம் ஓடக்கூடியவை. அதனால் அதற்குத் தக்கவாறு அடித்தளம் பொருத்தப்பட வேண்டும். இதன்காரணமாக கூடுதல் செலவு செய்ய வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது.

DR. H. V. HANDE : Sir, arising out of the answer given by the Hon. Minister for Public Works, will he be pleased to state the number of employees who are now working under this scheme and the various demands put forth by them and also the number of demands met by the Government?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இந்த பாடி பில்டிங்கைப் பொறுத்தவரையில் குரோம்பேட்டையில் 1,115 தொழிலாளர்களும் ராணித்தோட்டத்தில் 193 தொழிலாளர்களும் இந்தப் பணி புரிகிறார்கள். அவர்களுடைய கோரிக்கைகள் எடுத்துச்சொல்லப் பட்டு, அவைகளிலே நிறைவேற்றக்கூடிய கோரிக்கைகள் நிச்சய மாக நிறைவேற்றப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் இதுவரை பெற்றுவந்த ஊக்க போனஸ் 20 சதவிகிதத்தை 40 சதவிகிதமாக மாற்றியதன் காரணமாக சென்னையிலுள்ள தொழிலாளி வருடம் ஒன்றுக்கு 225 ரூபாய் பெறுகிறார்; ராணித் தோட்டத்திலுள்ள தொழிலாளி 93 ரூபாய் பெறுகிறார். அவர் களுடைய ஊக்க போனஸ் அவர்களுடைய சம்பளத்தின் அடிப் படையில் தரப்பட்டு வருகிறது.

1968 பிப்ரவரி 15]

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: தலைவர் அவர்களே, டீவிராஜ் கம்பெனி, டி.வி.எஸ். கம்பெனிகளின் மூலமாக இனிமேல் பஸ் வாங்குவதில்லையென்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்கான காரணம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, பொதுக் கூட்டங்களிலும், மேடைகளிலும் பல பேர், 'அமைச்சர் டீவிராஜ் கம்பெனியுடன் தொடர்பு கொண்டு பேரம்பேசி, அவர்களுடைய பஸ்களை வாங்க வேண்டுமென்று திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள்' என்று பேசிக்கொண்டு வருவதைக் குறித்து நண்பர் அவர்கள் காரணம் அறிய விரும்புகிறார் என்று கருதுகிறேன். நமக்கு நல்ல தரமான வண்டிகள் தேவை. லேலண்ட், பென்ஸ் என்ற இரண்டு வகை வண்டிகள் போதும். அவை பல ஆண்டுகளுக்கு நன்றாக உழைக்கக் கூடியவை. ஆகவேதான் லேலண்ட், பென்ஸ் இவற்றிற்கு முக்கியத் துவம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பர்கோ முன்பு வாங்கியிருக்க லாம். வாங்கியவரைக்கும் பர்கோ போதும். இனிமேல் புதிதாக வாங்க வேண்டாம் என்று அரசு முடிவெடுத்திருக்கிறது.

*39 வினா—**திரு. பெ. மலைச்சாமி**: மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப் பாரா—

பழனியிலிருந்து நத்தம் வழியாகத் தேவகோட்டைக்கு அரசி னரின் துரித பஸ் விடுவதற்கேற்ற செயற்குறிப்பு ஏதேனும் பரிசீலனையிலுள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இல்லை.

திரு. பெ. மலைச்சாமி: தலைவர் அவர்களே, செட்டிநாட்டுப் பகுதி யில் இருந்து பழனிக்கு அதிக மக்களும், வணிகத் தொடர்பும் இருப்பதனால் அந்தப் பகுதியில் மிக விரைவில் செல்லக்கூடிய பேருந்து வண்டி விடுவதற்கு அரசினர் முயல்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: பழனி, தேவகோட்டை ஆகிய இருமுனைகளிலும் இன்று டெப்போக்கள் இல்லாததால் உடனடியாக விடுவதற்கு வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. மேலும் தற்போதுள்ள வழித்தடங்களை தேசியமாக்குவதன் காரண மாக அதிக பஸ்கள் தேவைப்படுகிற காரணத்தினால் இந்தப் புதிய ரூட் பற்றி சற்று நிதானமாக யோசிக்க வேண்டியிருக்கிறது.

திரு. பி. எஸ். மணியன்: தலைவர் அவர்களே, மதுரையிலிருந்து கொடைரோடு வழியாக பிற இடங்களுக்கு இன்றைக்கு அரசாங் கப் பேருந்து வண்டிகள் செல்கிறபோது இடையில் ரயில்வே கேட்டுகளில் மணிக்கணக்கில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இந்த ரூட்டை மதுரையில் இருந்து சோழவந்தான் வழியாக கோடைரோடு சென்று பிற இடங்களுக்கு விடுவதனால் இந்தக் காலதாமதம் தவிர்க்கப்படுவதோடு மொத்த தூரத்திலும் 2½ மைல்கள் குறைவாக வரும் என்பதனால் இதைப்பற்றி அரசாங்கம் ஆலோசிக்குமா?